Il primo disco volante fu visto a Praga nel '45

I primi "piatti,, furono sperimentati dai tedeschi - Sarebbe possibile trasportare passeggeri a 4000 km. orari

VIENNA, maggio. — Da Toronto giungeva notizia lo scorso mese che alcuni ingegneri dell'aviazione canadese stavano interessandosi alla costruzione di un tipo di « disco volante » che potrebbe diventare una arma del futuro. Il lavoro di tali ingegneri che si svolge nelle officine della A. V. Roe Company è mantenuto nel più severo segreto. Durante la visita, alle officine, del generale Montgomery un ingegnere che lo accompagnava dichiarò che il Maresciallo vide nelle officine « cose » alle quali non riusciva neppure a credere.

I dischi volanti non sono una leggenda. Non lo sono più ora che eminenti personalità del mondo della tecnica hanno dimostrato la loro esistenza e la possibilità di costruzione dei medesimi sui piani già lanciati da ingegneri tedeschi verso la fine della guerra. I giornali si sono troppo e troppo a lungo occupati delle apparizioni fantomatiche di misteriosi apparecchi a forma di disco segnalati di tempo in tempo nei posti più impensati del nostro pianeta.

Ora la tecnica e la scienza hanno detto la loro parola su questo soggetto dibattuto. Uno degli autorevoli esponenti di questo settore, l'ing. tedesco Klein, ha fatto ad un noto settimanale alcune interessantissime dichiarazioni. Egli ha detto soprattutto e dimostrato che i « dischi volanti » ritenuti dalla maggioranza un prodotto del dopoguerra non sono affatto una novità; essi venivano infatti progettati fin dal 1941: ben 12 anni or sono, nelle officine tedesche di costruzioni aeronautiche. Georg Klein era ingegnere del ministero di Speer che curava la costruzione di armi moderne segrete da impegnare sul fronte del Reich per il « colpo decisivo ». Egli assistette personalmente il 14 febbraio 1945 a Praga al primo lancio sperimentale di un « disco volante ».

La macchina raggiunse nel cielo della « città d'oro » 12.400 metri di quota in tre minuti segnando pertanto una velocità oraria di 2200 chilometri vale a dire il doppio della velocità sonica. Klein sottolinea oggi che nei piani tedeschi questa era soltanto velocità iniziale ma che i calcoli erano fatti per ottenere i 4000 chilometri orari. Il problema più difficile da superare era, sui piani, quello del materiale o delle leghe da impiegare per la costruzione della macchina.

Verso la fine del 1945 tale lega era già stata trovata dagli ingegneri tedeschi e presto si sarebbe proceduto alla costruzione di dischi.

La prova di Praga non fu che lo stadio sperimentale di un'idea studiata in tutti i piani tecnici che fin dalla primavera del 1941 era stata presentata all'esame al ministero della guerra germanico. Verso la fine del 1943 erano già stati presentati tre tipi diversi di dischi pronti per l'esame sperimentale. Per la costruzione erano stati seguiti due principii aerodinamici completamente diversi.

Il primo tipo era a forma effettiva di disco con cabina interna, realizzato nelle officine dove era nata la V2 di Miethe ed aveva una larghezza di 42 metri di diametro. L'altro tipo aveva invece la forma di anello con bordo elevato con cabina di pilotaggio montata esteriormente al centro dell'anello ed a forma sferica. Questo tipo venne costruito nelle officine Habermohl e Schriever.

I due tipi potevano partire in linea verticale e atterrare in brevissimo spazio come gli elicotteri. Verso gli ultimi giorni della guerra quando ormai erano scomparse tutte le speranze di una vittoria tedesca gli ingegneri del gruppo delle officine di Praga ricevettero l'ordine di distruggere completamente i piani prima dell'arrivo delle truppe dell'armata rossa. E così venne fatto.

A Breslavia dove si trovavano le fabbriche Miethe l'ordine non venne trasmesso in tempo e i russi riuscirono a impossessarsi del prezioso materiale tecnico. Disegni e personale specializzato della Miethe vennero spediti direttamente per aereo sotto buona scorta nell'Unione Sovietica mentre da Berlino partiva l'ideatore degli « Stukas » che ha poi realizzato in Russia il Mig 13 e 15 che venne e viene impegnato sul fronte coreano. Del costruttore Habermohl mancano notizie dalla data della sua scomparsa da Praga. Schreiver è morto recentemente a Brema e Miethe fu-

DEL GIORNO A PARIGI

lo di nozze Indifferente

te a patto che canti - Nella Place di una piccola donna rimasta sola

mes-là », oppure: « Gide, je vous assure, c'est queque chose », è come inghiottita da una bolola).

Basta la canzone « Bravo pour le clown » per farvi commuovere; basta « Padam » per darvi il nodo alla gola. E che dire di « Les amants de Venise »? È la storia di due poveri amanti di Place d'Italie: è inverno, piove. Place d'Italie è allagata, un piagnucoloso « réverbère », un piagnucoloso fanale allunga una striscia di luce sull'improvvisata laguna. E i due ragazzi sono seduti sui gradini del monumento, si riparano con un impermeabile sulla testa, e si stringono teneramente. Hanno le guance umide di pioggia, i piedi gelati. Possono galleggiare, i sogni, fino alle scarpe rotte di due poveri amanti, su una piazza allagata? Lui dice:

no a Jacques. Compare un ragazzone ben nutrito, un po' impacciato, dai capelli ricci e densi. Sorride molto. Cerca di farsi perdonare qualcosa, che è nell'aria: come un sospetto indefinibile. Qualcosa che la gente sussurra nel foyer, ma che noi riteniamo superfluo scrivere su un giornale.

Lo spettacolo finisce con un atto unico di Jean Cocteau: « Le Bel Indifférent ». Si vede una camera d'albergo, una donna che aspetta: un telefono, i vestiti attaccati al muro, le luci rosse e blu delle insegne pubblicitarie che invadono la stanza. Il tic-tac della sveglia ingigantisce, come un rumore assordante. Finalmente il Bel'Indifferente arriva. Si toglie la giacca, piega la cravatta, si stende sul letto. La donna parla, domanda, vuol sapere dov'è stato. Lui non di-

Martedì 21 settembre 1965 L'ITALIA

INTERVISTATO A TORINO ANDREAS EPP, EX-COLLABORATORE DI VON BRAUN

Il costruttore dei dischi volanti non crede a quelli extraterrestri

L'ingegnere tedesco inviò alla base di Peenemunde i primi progetti di un aereo rotondo – Hitler credeva fosse una «super-arma»

L'ingegnere tedesco Andreas Epp, costruttore del primo «disco volante» del mondo, amico di Von Braun, lo studioso che durante la guerra progettò alcuni dei primi veicoli a propulsione e fece pervenire i suoi «modellini» a Peenemunde, è giunto a Torino. Epp prenderà parte domenica al secondo Convegno Nazionale degli studiosi di Clipeologia.

Questa «scienza» dal nome bizzarro trae il proprio nome dal *clipeum*, lo scudo rotondo usato dai romani e che aveva appunto una buona rassomiglianza con quei famosi «dischi volanti» che vengono ormai avvistati un po' dovunque. Così «clipeologi» vengono indicati tutti coloro che si occupano di tale appassionante problema, fitto di interrogativi, alcuni dei quali anche drammatici.

Illusioni ottiche o autentiche macchine spaziali? E in questo secondo caso, si tratta di ordigni costruiti dall'uomo o di macchine di provenienza extraterrestre, come moltissimi autori (Adamsky, Keyhoe, Perego, Wililamson e altri ancora) affermano?

Il Centro Studi Clipeologici, sorto a Torino alcuni anni fa per esaminare il problema, ha, come ci racconta il suo presidente, Gianni Settimo, effettuato un autentico censimento di «casi» segnalati un po' ovunque nel mondo; ha raccolto la testimonianza di centinaia e centinaia di persone, scartando i casi dubbi, quelli che, già a prima vista, c'era motivo di ritenere poco attendibili. Sono così stati vagliati i restanti «casi», quelli più clamorosi, che hanno interessato il Cremlino e il Pentagono, il *Foreing Office* e il Quartiere Generale della NATO. Ne è venuta fuori una collezione incredibile.

Il Centro Studi di Torino non comprende solo elementi disposti a giurare sulla provenienza «extra-terrestre» di questi oggetti volanti non identificati (gli UFO, come li chiamano gli americani dalla definizione *Unidentified Flying Objects*), ma anche persone quanto mai scettiche che tuttavia trovano l'argomento degno di essere preso in seria considerazione.

L'ingegnere Andreas Eppe ci ha dichiarato: «Non credo a questi "dischi" come a macchine fatte da esseri intelligenti che vivono fuori della Terra. Io ho progettato diversi dischi e attualmente ne sto costruendo uno. Gli Stati Uniti, la Gran Bretagna e il Canadà stanno conducendo avanti i progetti per una macchina rotonda capace di alzarsi nello spazio e di muoversi a velocità vertiginosa. Lo stesso fanno i russi che hanno portato nel loro territorio scienziati tedeschi i quali verso la fine della guerra avevano effettuato studi in questo settore».

Epp prosegue: «Una cosa voglio dire con tutta franchezza: il mio "disco" non sarà mai uno strumento di guerra. Noi lavoriamo per la pace, per il raggiungimento di un risultato che sia nell'interesse di tutti, senza distinzione, per il bene comune dell'umanità».

Andreas Epp ci mostra i «piani» del suo gigantesco «Omega Discus» che dovrebbe spiccare il volo fra breve. Inutile aggiungere che quando questi «modellini» arrivarono a Peenemunde e vennero esaminati dai generali tedeschi, questi riferirono immediatamente ogni particolare ad Hitler che si convinse allora, forse per la prima volta, di essere ormai in possesso di una superarma indiscutibile, capace di assicurargli la vittoria contro gli alleati.

In effetti molta strada restava ancora da compiere; se i progetti erano stati tracciati in linea di massima, tutto o quasi tutto era ancora da fare a proposito del carburante, del «propellente», come dicono i tecnici, per innalzare tali macchine. Un altro problema non facilmente risolvibile era quello della stabilità dei «dischi» durante il volo.

Il *Führer* comunque tagliò corto, preso da esigenze tattiche, in una febbrile lotta contro il tempo, e quando comprese che i tecnici potevano mettergli insieme tutto al più le famose «bombe volanti», le V1 e le V2, dispose che si intensificassero gli studi in tale direzione lasciando da parte, almeno per quel momento, i «dischi».

Andreas Epp è stato in Italia, durante la seconda guerra mondiale, e poi in Spagna. Domenica prenderà parte al Convegno Clipeologico di Torino per dimostrare che gli unici «dischi» concreti, reali, sono i suoi già studiati da lui e da Dornberger a Peenemunde. «Il resto — egli dichiara sorridendo —, è fantascienza, fantasia, trucco e mistificazione».

In compenso molti altri delegati, già arrivati a Torino da ogni parte d'Italia e anche dall'estero, sostengono esattamente il contrario: i «dischi volanti» ci sono, sono una realtà, provengono da altri mondi abitati e più intelligenti del nostro, ci sorvegliano da migliaia di anni e ultimamente lavorano per impedirci il suicidio atomico. Questo è il messaggio che i «clipeologi» si preparano a diffondere su vasta scala. Il dibattito è comunque aperto e, c'è da credere, sarà quanto mai animato.

Renzo Rossotti

PARLA L'INGEGNERE TEDESCO KLEIN

«Nel '44 ho visto sperimentare un disco volante»

Il tecnico germanico narra di avere assistito agli esperimenti di Praga, nel corso dei quali un congegno salì a 12.000 metri in tre minuti

GINEVRA, 19.

L'ingegner Klein, ex membro del ministero dell'aria del terzo Reich, che lavorò agli ordini di Speer e che era pertanto a conoscenza delle armi segrete tedesche, ha dichiarato ad un corrispondente del giornale *Tages Anzeiger* a Zurigo che secondo il suo avviso i dischi volanti sono una realtà.

Klein è stato intervistato a Zurigo ed ha dichiarato di soggiornare in Svizzera poichè intende presentare, tra l'altro, «un modello ridotto di disco volante azionato da energia elettrica. Quando avrò riunito i fondi necessari ho intenzione di costruire un prototipo che potrà permettere di accogliere a bordo due o tre persone».

Rispondendo alle domande del giornalista, Klein ha dichiarato che la velocità ascensionale del modello di disco volante provato a Praga nel 1944 (prova alla quale ha assistito lo stesso Klein) era di 12.400 metri in tre minuti. I lavori di questo modello erano stati iniziati nel 1942 ed i voli di prova incominciarono due anni dopo.

Ecco il testo delle domande e delle risposte fornite da Klein al giornalista svizzero:

«Può confermare, ingegnere, che un disco senza pilota e teleguidato ha volato all'epoca delle prove di Praga da Stettino a Spitzbergen, dove andò a fracassarsi al suolo?»

E' vero. Si trattava di un modello, in prova fabbricato nei laboratori segreti di Peenemunde.

«Come si è giunti a supporre che un disco volante possa raggiungere una velocità più elevata di un aereo e perchè non si è cercato invece di dare agli aerei una maggiore velocità?».

— Questo è il punto fondamentale del problema. Se si lancia un disco per aria, questo vola utilizzando la stessa forza di lancio molto più lontano di una palla. Degli aerei a carlinga sono inutilizzabili ad una grande velocità, perchè nelle virate la carlinga si distaccherebbe. Invece un disco è, dal punto di vista statico, composto in modo uguale da tutte le parti. Il disco volante, che ha un diametro di 16 metri, è diviso in stretti segmenti alati. E' spinto da parecchi tubi a reazione, il che lo fa ruotare attorno ad una cabina munita di una cupola posta al centro.

«Come è possibile dirigere un tale disco?».

— Se si vuole cabrare si cambia di qualche grado i segmenti alati e l'insieme si innalza come un elicottero. Per volare orizzontalmente ad una certa altezza, si abbassano le ali dei segmenti, che formano allora un disco. Questo è in seguito messo in movimento da due grandi aggregati a reazione la cui velocità è regolata in funzione della quantità di benzina utilizzata. Contrariamente agli aerei normali, questi dischi volanti non sono diretti da timoni di direzione, ma unicamente dal cambiamento di direzione degli aggregati a reazione».

«E' vero che esistono oggi differenti sistemi di costruzione per dischi volanti?».

Oggi se ne utilizzano due, che si distinguono principalmente dal diametro del disco. Gli uni hanno un diametro di 16 metri e gli altri un diametro di 42. Questo spiega le osservazioni nel cielo di piccoli e grandi dischi volanti. E' un errore credere che tutti coloro che pretendono di avere visto dei dischi volanti siano dei visionari. I dischi di 42 metri di diametro posseggono dodici aggregati a reazione, mentre i piccoli ne hanno solo cinque.

«Si è inteso dire che questi dischi possono immobilizzarsi nello spazio e parecchi osservatori affermano che questi dischi hanno cambiato di direzione in un sol colpo».

Per restare immobili nello spazio occorre, per i grandi dischi, abbassare gli aggregati a reazione alla verticale e regolare la forza di propulsione in modo tale da essere sufficiente unicamente per impedire la caduta. I dischi inviano scie di fiamme.

«Ci si può spiegare perchè il disco volante non viene rovesciato sui fianchi dalla resistenza dell'aria?».

I corpi volanti posseggono nel loro centro uno stabilizzatore funzionante sul principio giroscopico, che mantiene il disco in equilibrio. Questo stabilizzatore lavora indipendentemente dagli aggregati a reazione.

«Come possono degli esseri umani sopportare una velocità di parecchie migliaia di chilometri all'ora?».

Questa possibilità esiste da quando si è introdotto il sistema delle cabine a pressione regolabile. Nel disco volante gli uomini sono difesi dalle influenze esterne grazie a delle cabine speciali a pressione regolabile.

Direttore: ALFIO RUSSO
Redattore capo: GIORGIO GIULI
I manoscritti non pubblicati non si restituiscono

PUBBLICATA UNA STORIA SEGRETA DEGLI ORDIGNI VOLANTI

Un disco volante fu sperimentato nel 1945 da uno scienziato tedesco

Molti affermano che i "fenomeni interplanetari„ sono di origine terrestre - Oltre ai "sigari„ e ai "piatti„ anche "uova„ e "pulci„

Molti giornali cominciano a propendere, nella grande polemica dei dischi volanti, per la tesi dell'origine terrestre dei misteriosi ordigni.

«La soluzione del mistero dei dischi volanti si trova nelle mani di un ristrettissimo numero di uomini — scrive un autorevole settimanale svizzero — che hanno vinto la forza di gravità e del rapporto delle masse nel campo della velocità. I dischi volanti sono costruiti da esseri umani "terrestri".

Dal canto suo la «Rivista Aeronautica», del Centro Culturale dell'Aeronautica italiano scritto:

«E' ammissibile considerare i suddetti dischi volanti, quali aeromobili di nuovo tipo e di caratteristiche nettamente diverse (superiori) a quelle degli altri aeromobili esistenti.

Tutte e due le riviste portano a sostegno delle loro ipotesi una serie di fatti abbastanza significativi. «Un brevetto di disco volante sembra sia stato registrato a Parigi fin dal 1932», afferma la rivista svizzera.

«Fu però solo verso la fine del 1944 che si estese il principio della propulsione discoidale anche al volo normale: un Disco in versione «caccia», ultimato nell'aprile 1945, venne immediatamente sperimentato in combattimento con lusinghiero successo», fa notare la Rivista Aeronautica.

Dai dati e dagli episodi riportati e dati per veri dalle due riviste è possibile fare qui una specie di storia segreta del disco volante. Naturalmente lasciamo ogni responsabilità alle fonti sucitate.

Estate 1939. Un disco vola per la prima volta (a una velocità minore di quella di un aereo normale, però) nel cielo di Poitiers, in Francia. Suo costruttore pare sia stato l'ingegnere Coanda, del Genio Marittimo Francese, inventore, in epoca più vicina, dell'aereo a reazione e dell'aereo con le ali delta.

Novembre 1944. Una notizia di origine sconosciuta viene ripresa da parecchi giornali: si disse che l'aviazione tedesca aveva sperimentato in combattimento un apparecchio velocissimo a forma discoidale.

Febbraio 1946. Una notizia radio di fonte inglese afferma che nel villaggio di Turleigh è stato organizzato un centro Aeronautico per la costruzione di apparecchi che «potranno raggiungere almeno i 2.400 chilometri orari».

Giugno 1947. A un certo Arnold Kenneth, che volava con il suo aereo privato nel cielo di Cheallis (Stato di Washington) tocca l'onore di avvistare per primo dei dischi volanti. Dichiarò di averne visti nove. «Volavano in formazione», disse appena mise piede a terra, e svenne.

Da allora i dischi volanti si sono moltiplicati: centinaia e centinaia sono i terricoli che affermano di averli visti. Aumentano contemporaneamente le notizie ufficiose sulla costruzione dei misteriosi ordigni.

Il settimanale svizzero rivela inoltre che nel Canadà un certo ingegner John Frost ha costruito un disco volante, chiamandolo Mantide volante, il quale avrebbe raggiunto la velocità di 2300 chilometri. Inoltre lo stesso Frost, starebbe costruendo, in una officina di Toronto, un altro ordigno capace di raggiungere i 5.000 chilometri, che avrebbe chiamato Pulce volante. In Germania, invece, il professor Burkard Heim, dell'Università di Gotting avrebbe invece realizzato un apparecchio dal nome altrettanto strano: l'uovo volante.

Per costruire l'uovo il professor Heim ha dovuto superare enormi difficoltà. Egli è infatti cieco e senza braccia, in seguito all'esplosione di un ordigno che stava sperimentando nel suo laboratorio. Lo scienziato ha dichiarato che il suo apparecchio è un elissoide rotante alto circa 30 metri. Tale apparecchio non sfrutta nessuna forma di energia finora nota.

Le nazioni in primo piano in questa gara del volo rotatorio sarebbero gli Stati Uniti, l'URSS e l'Inghilterra. Tali nazioni avrebbero realizzato potentissimi dischi volanti sulle basi di un disco volante sperimentato il 14 febbraio 1945 a Praga dall'ingegnere tedesco Miethe. Tale ordigno — del quale sarebbe confermata l'esistenza attraverso documenti negli archivi segreti dell'esercito germanico — era di forma rotonda, del diametro di 42 metri. Esso salì 12.400 metri di quota in tre minuti, alla velocità di 2.300 km. orari. Lo ordigno dell'ing. Miethe di Praga sarebbe stato preso dallo esercito sovietico. L'ingegnere Miethe seguì i sovietici a Mosca, dove si trattenne diversi anni.

Uova, sigari, mezzi sigari, mantide, pulci volanti. Francamente si comincia a esagerare.

Intanto, mentre quelli che presumono di saperne di più, si accapigliano in accese polemiche, quelli che non sanno niente, gli uomini della strada, continuano a vedere gli strani fenomeni sul cielo di casa loro. Ecco il comunicato odierno dal fronte dei dischi volanti: Ieri circa una cinquantina di persone hanno avvistato sul cielo di Sciacca intensi bagliori rossastri, provenienti da una sorgente luminosa di forma rotonda. Dopo qualche attimo i bagliori hanno cambiato tonalità, sono diventati gialli e molto più luminosi, mentre lo insieme della strana cosa assumeva lentamente forma elicoidale sempre più affusolata.

Due corpi rotondi, di colore argenteo sono stati avvistati questo pomeriggio nel sobborgo di Vialba a Milano, all'altezza di tre o quattro mila metri, da una sessantina di persone.

Una donna di Bucine (Arezzo) ha sporto denuncia al locale commissariato di P. S. dichiarando di essere stata fermata, in aperta campagna, da due individui molti piccoli che indossavano degli scafandri, spariti subito dopo all'interno di un disco volante.

3/11/1954

AVANTI!